

---

# MUNICIPALES 2020

---

## Nos 24 propositions pour faire de Périgny (94) une ville 100 % cyclable !



1 - Adopter un plan vélo

2 - Développer un réseau cyclable cohérent

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Une ville pour ses habitants et non pour le trafic automobile

Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture

4 - Actionner tous les leviers complémentaires au développement du vélo

Multiplier le stationnement vélo

Soutenir l'achat de vélos

Soutenir les associations et les services vélo

5 - Promouvoir une culture vélo à Périgny sur Yerres

Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire

Le vélo pour les services et les agents municipaux

Communiquer sur les bienfaits et les avantages du vélo

Annexes

Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités

Annexe 2 : Pacte pour le vélo à Périgny sur Yerres



### Le vélo : une demande des habitants !

Les avantages du vélo sont désormais connus de tous :

- Aussi ou plus rapide que la voiture en ville pour des petits déplacements
- Facile à garer et libère de la place pour du stationnement auto
- Plus économique que la voiture pour les usagers (achat, entretien) ET pour la collectivité (infrastructures),
- Bon pour la santé (sédentarité, obésité) et le moral,
- Respectueux du cadre de vie : place au sol, nuisances sonores, accidentologie, et de l'environnement
- Améliore la sécurité de tous, par la baisse des vitesses maxi de tous les usagers

Au-delà de ces atouts indéniables, il est facile de constater que Périgny présente une échelle compatible avec la pratique généralisée du vélo.

Pourtant, à Périgny, on prend sa voiture. Pour aller chercher le pain à Mandres, faire ses courses à Colruyt ou à Intermarché, ou encore déposer ses enfants à l'école malgré les difficultés de circulation et de stationnement autour de l'élémentaire notamment, le réflexe est de se glisser derrière son volant. Or le vélo a sa carte à jouer, vélo seul, ou couplé à un transport en commun, vélo classique ou électrique, seul ou en famille.

Dans le contexte actuel d'urgence climatique, et de recherche d'une meilleure qualité de vie / cadre de vie, le vélo prend son essor partout en France. Périgny a tout à gagner à suivre le mouvement, devenant ainsi une ville plus agréable, plus apaisée, où il fait bon vivre.

Nous vous proposons ici 5 leviers sur lesquels vous pouvez agir pour rendre notre commune cyclable et accueillante pour les piétons et les cyclistes.

## 1 - Adopter un plan vélo

*"Une ville cyclable se construit pas à pas, mais nécessite une stratégie, un plan d'ensemble. Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés."*

Extrait du Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle.

Un plan vélo devrait viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable. Ce réseau doit être cohérent et sans interruptions. Afin de répondre aux attentes des habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

Exemples :

- Grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis [un deuxième en 2016](#), la ville de Sceaux (20 000 habitants), en région parisienne, a été classée première au [baromètre 2017 des villes cyclables de la FUB](#). « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux*, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. *Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux*. ». Il ne s'agit pas seulement de pistes cyclables, mais de double sens cyclable, jalonnement cyclable, rue réellement ralenties par des aménagements adéquats, plan de circulation distinguant voirie de transit et voirie de desserte, etc...

- **Proposition n°1** : Co-construire dès le début du mandat un plan vélo financé et concerté, incluant un réseau cyclable communal et avec des objectifs chiffrés (% de part des déplacements à vélo, nombre de places de stationnement vélo devant tous les lieux accueillant du public). Un audit avec un cabinet spécialisé pourrait aider : ITER, Auxilia etc.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout en amont des projets, avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

- **Proposition n°2** : Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, référent.e sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs et en quête de subventions (associations d'usagers, communes voisines, GPSEA, CD94, Région IDF...).
- **Proposition n°3** : Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, etc.).

## 2 - Développer un réseau cyclable cohérent

L'offre "vélo" s'est globalement étoffée en France, notamment avec l'accroissement des itinéraires cyclables et du réseau structurant (autour des vélo-routes et voies vertes, entre autres) dans toutes les régions.

Cette offre s'est également accompagnée du développement des différents types de vélos : vélos à assistance électrique (VAE) permettant de se jouer des côtes, vélo pliants, ou encore bi et triporteurs, permettant de transporter les enfants ou des marchandises. Cependant, notre association a pu constater que le principal frein au développement du vélo à Périgny est aujourd'hui le sentiment d'insécurité.

En effet, lorsque la circulation automobile est dense, les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de faire du vélo son moyen de déplacement au quotidien. Un carrefour, un rond-point sans aménagement cyclable peut suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. Une succession d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisée à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non-carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

Il est temps pour Périgny de proposer un réseau cyclable digne de ce nom, où tout un chacun pourra circuler sereinement à vélo.

Si tout le monde ne peut pas s'improviser aménageur, des cabinets de conseils en mobilité durable peuvent soutenir la ville dans cette démarche et trouver des solutions en prenant compte de l'existant.

- **Proposition n°4** : Mettre en place un véritable "squelette" cyclable structurant et sécurisé avec la création d'aménagements cyclables continus et si possible en site propre, sur les principaux axes d'entrée, de sortie et de traversée de la ville (voir [Annexe 1](#)).
- **Proposition n°5** : Mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés et jalonnés selon le cas en site propre ou de rue réellement apaisée pour rejoindre et relier entre eux les pôles d'attractivité : écoles maternelle et élémentaire : jalonnement cyclable, collège de Mandres, flécher vers l'accès au lycée de Limeil par la Tégéval voie verte, Salle Belly, Salle Magasin, commerces : Périgny Garden, Colryut, et ceux de Mandres dont Intermarché, équipements municipaux (Salle polyvalente, maison des associations, Bibliothèque), équipements culturels (bibliothèque), administrations (mairie).
- **Proposition n°6** : Rendre ce réseau cyclable visible *in situ* aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : marquage au sol, revêtements appropriés pour les vélos : roulant, non salissants, sécurisés et durables. Création de sas vélo aux feux, et de Cédez le passage cycliste au feu vers la droite, et selon la configuration vers tout droit et vers la gauche (comme à Sceaux, 92). Mesure de confort, mais également de sécurité : diminution du risque d'angle mort.
- **Proposition n°7** : Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en collaboration avec les communes avoisinantes, le GPSEA, les département 77 et 91.

### 3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Périgny souffrent aujourd'hui des nuisances croissantes de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité pour les piétons, les personnes en fauteuil roulant, les cyclistes... La ville, les abords des écoles est devenu un lieu où la voiture prend plus de place que l'humain et tous les autres moyens de transports.

Ce trafic - constitué de véhicules en transit qui traversent notre ville, mais aussi du trafic local - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo c'est aussi construire une ville où l'humain se réapproprie la ville, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer dans certaines rues, ou aller seul à vélo à l'école ou au collège, et où les habitants les plus fragiles et notamment ceux âgés sont davantage en sécurité.

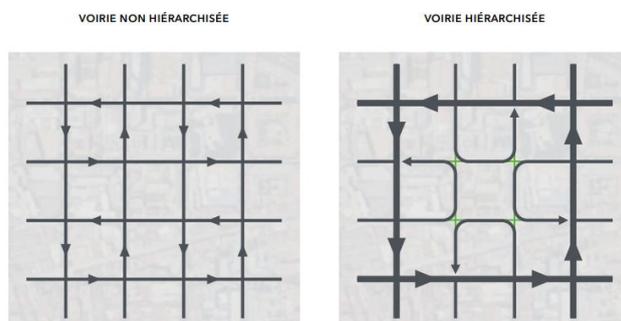
#### Une ville pour ses habitants et non pour le trafic automobile

Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet à moyen terme de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et donc les nuisances qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements des

personnes pour lesquelles la voiture est nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes, artisans...).

Pour autant, une offre de stationnement lisible et bien organisée permet de ne pas pénaliser les commerces, bien au contraire : eux aussi vont pouvoir se réappropriier des espaces aujourd'hui dédiés à la voiture (terrasses agrandies).

- **Proposition n°8** : Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé de transit que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité. Les autres voies étant destinées à la desserte motorisée.



(Source : Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle)

- **Proposition n°9** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h maxi dans les faits, en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, écluses, chicanes, ralentisseurs, plateaux surélevés, traversées piétonnes mieux sécurisées, trottoir traversant).
- **Proposition n°10** : Réfléchir au stationnement auto, licite et illicite, et à ses conséquences sur tous les autres moyens de déplacements

## Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne monopolise pas l'espace public, c'est une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied, en roller, en trottinette ou à vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation de notre ville.

La municipalité a fait beaucoup d'efforts afin de développer les double-sens cyclables (DSC). Même s'ils ne doivent pas constituer l'essentiel du réseau cyclable, ils présentent de nombreux avantages :

- o Réduction sensible des distances,
- o Meilleure lisibilité des itinéraires,
- o Plus grande perméabilité des quartiers,
- o Itinéraires plus sûrs permettant d'éviter les grands axes et des manœuvres risquées (tourne à gauche),
- o Les autres usagers profitent aussi d'une meilleure sécurité, grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Les DSC donnent un avantage certain au vélo, qui devient le moyen de locomotion le plus rapide pour atteindre certains quartiers.

- **Proposition n°11** : Continuer le développement des double-sens cyclables (manque résidence de la Champagne) qui permettent aux vélos de raccourcir leurs trajets en toute sécurité. Améliorer leur visibilité : aucun n'a de pictogramme vélo au sol actuellement.
- **Proposition n°12** : Le stationnement illicite sur passage piéton / trottoir et/ou bande cyclable, mettant en danger piétons, vélos et PMR, doit être verbalisé de façon systématique. Article R417-11 du code de la route. Un aménagement adapté de mobilier urbain doit l'empêcher physiquement aussi. La création par marquage au sol et mobilier urbain de places de stationnement auto sur chaussée aussi, comme réalisé récemment Rue neuve des plantes en limite Périgny / Boussy

## 4 - Actionner tous les leviers complémentaires au développement du vélo

### Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité et en grand nombre. Cette offre doit viser tous les pôles d'attractivité de la ville : écoles, commerces, administrations, centres associatifs...

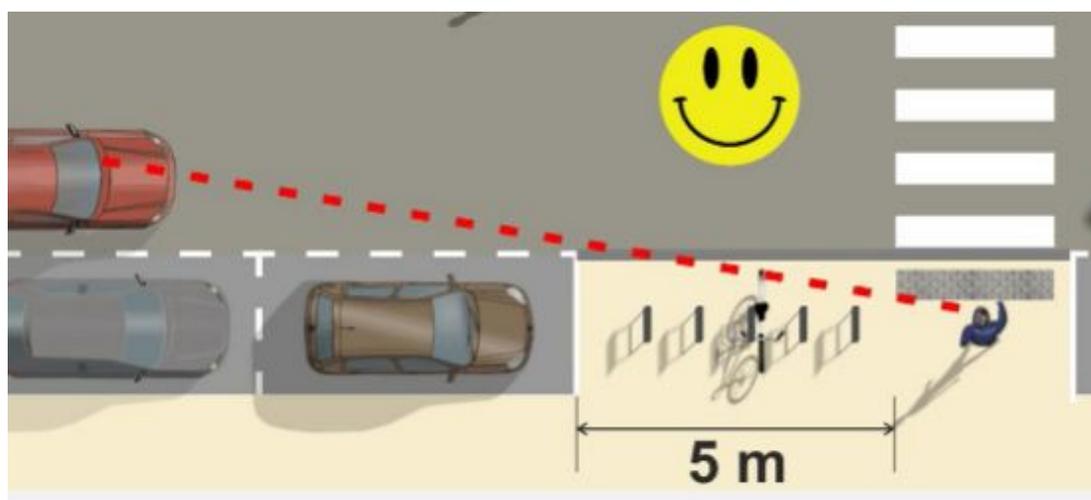
Si Périgny est déjà dotée d'un réseau d'arceaux vélos, ils convient de développer davantage cette offre de stationnement, et de la rendre visible. Les arceaux ne doivent plus se contenter des petits "trous" que les contraintes de la ville (stationnement auto notamment) veulent bien leur laisser.

Se déplacer à vélo et pouvoir stationner de façon sécurisée doit être facile afin de ne pas décourager les bonnes volontés.

De plus, associer vélo et commerces de proximité, est une bonne idée pour l'économie locale ! Sur une seule place de stationnement auto, 5 arceaux à vélos peuvent être positionnés, soit 10 vélos. Les cyclistes sont des clients plus réguliers et ils limitent leurs déplacements donc achètent local. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.



- **Proposition n°13** : Évaluer l'offre actuelle par rapport à la demande et l'améliorer en implantant des arceaux vélos en grand nombre de petits unités dans toute la commune, notamment près des commerces et des écoles, et en amont de chaque passage piéton. Remplacer les pince roue (voilent les roues et ne luttent pas contre le vol) par des arceaux.



- **Proposition n°14** : Intégrer dans le PLU (article 12) l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Note : - sur le stationnement vélo et l'apprentissage vélo, il est possible de déposer un dossier dans le programme ALVEOLE (<https://www.fub.fr/alveole>) permettant de subventionner un parc à vélos couvert et en parallèle un accompagnement de sensibilisation par l'association, voire de l'apprentissage vélo dans l'école si un parc vélos est installé dans l'école.

## Soutenir l'achat de vélos

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. Soutenir l'achat de vélos grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place.

Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat (potentiellement sous conditions de ressources) comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) dans certaines villes et certains départements.

- **Proposition n°15** : Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, VAE, triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).

## Soutenir les associations et les services vélo

Favoriser le vélo c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés : associations (y compris ateliers d'auto-réparation) et aussi entreprises (réparation, vente, conseils, location...). Augmenter les déplacements à vélo c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°16** : Soutenir et donner une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville, notamment dans la gazette municipales, lors des festivités, au sein des écoles et du périscolaire.

## 5 - Promouvoir une culture vélo à Périgny sur Yerres

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux, qui ont un rôle d'exemplarité.

### Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et les moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids en France. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école (<http://www.sports.gouv.fr/savoirroulervelo/>) : tout enfant entrant en 6<sup>e</sup> doit être capable de rouler à vélo, en conditions de circulation. La municipalité de Périgny peut accompagner cette mesure !

Par exemple, la ville de Meudon, pionnière en la matière, a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à tous, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !



Circuit d'apprentissage de la ville de Meudon (92)

- **Proposition n°17** : Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école : des intervenants labellisés existent.

- **Proposition n°18** : Créer une piste cyclable d'apprentissage ouverte à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.
- **Proposition n°19** : Soutenir le pédibus (panneaux d'arrêts des lignes). Réfléchir aux modalités de la création d'un vélobus pour emmener les enfants à l'école.

## Le vélo pour les services et les agents municipaux

Le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts, les services techniques par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons ou de petits travaux. L'ASVP pourrait, se contenter sur certaines missions (école) de simple vélos ou VAE afin de circuler et de stationner facilement dans la ville, tout en évitant de rajouter du trafic au trafic.

- **Proposition n°20** : Équiper les services municipaux de vélos et/ou de vélo-cargos pour réaliser une partie des activités municipales à vélo : services techniques, police municipale.

Enfin, développer le vélo, c'est montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux le forfait mobilité durable (ex-IKV pour indemnité kilométrique vélo). Les résultats de l'expérimentation de l'IKV (depuis 2016) montrent que sa mise en place se traduit par une augmentation d'environ 25% du nombre d'agents utilisant quotidiennement ou quasi-quotidiennement le vélo pour se rendre au travail (source : CÉRÉMA).

- **Proposition n°21** : Proposer le forfait mobilité durable (200 €/an pour les agents publics) aux agents municipaux.

## Communiquer sur les bienfaits et les avantages du vélo

Une communication positive et régulière sur les bénéfices et avantages du vélo permet d'instaurer un climat favorable au vélo et de lui donner une visibilité. Le vélo doit être considéré, au même titre que la voiture, comme un moyen de transport crédible pour le quotidien des pérignons qui le souhaitent.

Aussi, plus les cyclistes seront présents dans les supports de communication de la ville, plus ils gagneront en légitimité par rapport aux autres utilisateurs de la route. Si les automobilistes sont sensibilisés à la cohabitation avec les vélos, les cyclistes pourront rouler plus sereinement. Ce sentiment de sécurité provoquant de nouvelles vocations, le cercle vertueux se met en place.

- **Proposition n°22** : Mettre en œuvre un programme de promotion de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et les trajets du quotidien en général : page dédiée sur le site internet de la ville, articles réguliers dans le journal municipal, évènements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...), etc.
- **Proposition n°23** : Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, sites internet) de la documentation sur le réseau cyclable pérignon : carte du réseau et des arceaux à vélo, bonnes pratiques pour les double-sens cyclables, etc.

- **Proposition n°24** : Adhérer et participer au Club des Villes et Territoires Cyclables ([www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)), réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.

# Annexes

## Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités

Les 4 discontinuités majeures sont vers :

1. Brie comte robert RD251 (CD94) et RD216 (CD77) à aménager
2. Servon , Eden, Chemin des roses : Allée de l'Europe, Chemin de Périgny et son prolongement vers le Poirier St-Leu (passerelle au dessus TGV) sérieusement à revoir en collaboration avec Mandres, GPSEA voire CD94 : revêtement, jalonnement cyclable. En lien avec Servon aussi.
3. Vers le futur accès direct à la Tégéval voie verte , par rue de la Fosse Parrot, ligne Paris Bastille proche Zone industrielle de Mandres (accès Ferme éducative)
4. Boussy : Chemin des Boissières à réaménager (revêtement) et à flécher. En lien avec Boussy

## Annexe 2 : Pacte pour le vélo à Périgny sur Yerres

En tant que candidat.e à l'élection municipale de Périgny sur Yerres je m'engage si je suis élu.e à :

Proposition n°		Oui	Non
	<b>1 - Adopter un plan vélo</b>		
1	Co-construire dès le début du mandat un plan vélo financé et concerté, incluant un réseau cyclable communal et avec des objectifs chiffrés (% de part des déplacements à vélo, nombre de places de stationnement vélo devant tous les lieux accueillant du public). Un audit avec un cabinet spécialisé pourrait aider : ITER, Auxilia etc.		
2	Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, référent.e sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs et en quête de subventions (associations d'usagers, communes voisines, GPSEA, CD94, Région IDF...).		
3	Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, etc.).		
	<b>2 - Développer un réseau cyclable cohérent</b>		
4	Mettre en place un véritable "squelette" cyclable structurant et sécurisé avec la création d'aménagements cyclables continus et si possible en site propre, sur les principaux axes d'entrée, de sortie et de traversée de la ville (voir <a href="#">Annexe 1</a> ).		
5	Mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés et jalonnés selon le cas en site propre ou de rue réellement apaisée pour rejoindre et relier entre eux les pôles d'attractivité : écoles maternelle et élémentaire : jalonnement cyclable, collège de Mandres, flécher vers l'accès au lycée de Limeil par la Tégéval voie verte, Salle Belly, Salle Magasin, commerces : Périgny Garden, Colryut, et ceux de Mandres dont Intermarché, équipements municipaux (Salle polyvalente, maison des associations, Bibliothèque), équipements culturels (bibliothèque), administrations (mairie).		
6	Rendre ce réseau cyclable visible <i>in situ</i> aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : marquage au sol, revêtements appropriés pour les vélos : roulant, non salissants, sécurisés et durables. Création de sas vélo aux feux, et de Cédez le passage cycliste au feu vers la droite, et selon la configuration vers tout droit et vers la gauche (comme à Sceaux, 92). Mesure de confort, mais également de sécurité : diminution du risque d'angle mort.		

7	Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en collaboration avec les communes avoisinantes, le GPSEA, les département 77 et 91.		
<b>3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous</b>			
8	Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé de transit que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité. Les autres voies étant destinées à la desserte motorisée.		
9	Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h maxi dans les faits, en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, écluses, chicanes, ralentisseurs, plateaux surélevés, traversées piétonnes mieux sécurisées, trottoir traversant).		
10	Réfléchir au stationnement auto, licite et illicite, et à ses conséquences sur tous les autres moyens de déplacements		
11	Continuer le développement des double-sens cyclables (manque résidence de la Champagne) qui permettent aux vélos de raccourcir leurs trajets en toute sécurité. Améliorer leur visibilité : aucun n'a de pictogramme vélo au sol actuellement.		
12	Le stationnement illicite sur passage piéton / trottoir et/ou bande cyclable, mettant en danger piétons, vélos et PMR, doit être verbalisé de façon systématique. Article R417-11 du code de la route. Un aménagement adapté de mobilier urbain doit l'empêcher physiquement aussi. La création par marquage au sol et mobilier urbain de places de stationnement auto sur chaussée aussi, comme réalisé récemment Rue neuve des plantes en limite Périgny / Boussy		
13	Évaluer l'offre actuelle par rapport à la demande et l'améliorer en implantant des arceaux vélos en grand nombre de petits unités dans toute la commune, notamment près des commerces et des écoles, et en amont de chaque passage piéton. Remplacer les pince roue (voilent les roues et ne luttent pas contre le vol) par des arceaux.		
14	Intégrer dans le PLU (article 12) l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.  Note : - sur le stationnement vélo et l'apprentissage vélo, il est possible de déposer un dossier dans le programme ALVEOLE ( <a href="https://www.fub.fr/alveole">https://www.fub.fr/alveole</a> ) permettant de subventionner un parc à vélos couvert et en parallèle un accompagnement de sensibilisation par l'association, voire de l'apprentissage vélo dans l'école si un parc vélos est installé dans l'école.		

15	Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, VAE, triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).		
<b>4 - Actionner tous les leviers complémentaires au développement du vélo</b>			
16	Soutenir et donner une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville, notamment dans la gazette municipales, lors des festivités, au sein des écoles et du périscolaire.		
<b>5 - Promouvoir une culture vélo à Périgny</b>			
17	Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école : des intervenants labellisés existent.		
18	Créer une piste cyclable d'apprentissage ouverte à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.		
19	Soutenir le pédibus (panneaux d'arrêts des lignes). Réfléchir aux modalités de la création d'un vélobus pour emmener les enfants à l'école.		
20	Équiper les services municipaux de vélos et/ou de vélo-cargos pour réaliser une partie des activités municipales à vélo : services techniques, police municipale.		
21	Proposer le forfait mobilité durable (200 €/an pour les agents publics) aux agents municipaux.		
22	Mettre en œuvre un programme de promotion de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et les trajets du quotidien en général : page dédiée sur le site internet de la ville, articles réguliers dans le journal municipal, évènements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...), etc.		
23	Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, sites internet) de la documentation sur le réseau cyclable pérignon : carte du réseau et des arceaux à vélo, bonnes pratiques pour les double-sens cyclables, etc.		
24	Adhérer et participer au Club des Villes et Territoires Cyclables ( <a href="http://www.villes-cyclables.org">www.villes-cyclables.org</a> ), réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.		
25	Un engagement supplémentaire à mentionner ?		

Fait à ..... le .....

Signature :